

العلاقة بين المخططات المعرفية اللاتكيفية والسلوك أثناء القيادة

دراسة عينة من سائقي السيارات في لبنان

يوسف العاقوري* - قاسم شجاع**

الملخص

اعتمدت هذه الدراسة المنهج الوصفي باستخدام كلّ من الطريقتين الارتباطية والفارقية، وتكوّنت عينة الدراسة من (٢٥٠) سائق سيارة من المناطق اللبنانية كافة ممن يحملون الجنسية اللبنانية، تراوحت أعمارهم بين ١٨ و ٤٩ سنة من الذكور والإناث. تمّ اعتماد استمارة المعلومات الخاصة بسائقي السيارات من إعداد الباحثين، مقياس المخططات المعرفية اللاتكيفية إعداد "جيفري يونغ" ترجمة وتقنين الباحثين، ومقياس سلوك القيادة من إعداد "جوشوا كلاب" ترجمة وتقنين الباحثين.

هدفت الدراسة إلى محاولة كشف طبيعة العلاقة بين المخططات المعرفية اللاتكيفية والسلوك أثناء قيادة السيارات، أثبتت النتائج وجود علاقة إيجابية بين متغيّر المخططات المعرفية اللاتكيفية والسلوك القلق أثناء القيادة. إضافة الى وجود علاقة سالبة بين متغيّر المخططات المعرفية اللاتكيفية والسلوك الحذر أثناء القيادة. وأخيراً وجود علاقة إيجابية بين متغيّر المخططات المعرفية اللاتكيفية والسلوك العدوانى أثناء القيادة.

خلّصت الدراسة الى ارتفاع مستوى القلق لدى سائقي السيارات، انخفاض مستوى الحذر في السلوك لدى سائقي السيارات، وارتفاع مستوى السلوك العدوانى لدى سائقي السيارات.

*د يوسف العاقوري، معالج ومستشار نفسي، أستاذ في الجامعة اللبنانية akoury_youssef@hotmail.com

**قاسم شجاع، أخصائي نفسي وباحث في مرحلة الدكتوراه Kassem.shoujaa@gmail.com

الكلمات المفتاحية: المخططات المعرفية اللاتكيفية، السلوك أثناء القيادة، سائقو السيارات، السلوك القلق، السلوك الخطر.

مقدمة

من أهم الاكتشافات في علم النفس هي العمليات العقلية، فهي تعكس عالم الفرد الداخلي وتترجمها لتصبح واقعاً ملموساً في عالمه الخارجي، ومن خلالها يمكن معرفة الحالة الداخلية لأي شخص من خلال النظر إلى الظروف الخارجية لحياته.

فالإدراك هو المصطلح الشامل المستخدم لوصف العمليات العقلية للإنسان، ويدرس علم النفس المعرفي مجموعة واسعة من العمليات العقلية، من ضمنها آليات اتخاذ القرار، حل المشكلات، الاستبصار، الذاكرة، الانتباه، اللغة والتفكير...

تعدّ الخبرات السابقة الحجر الأساس الذي يبني عليه الفرد مواقفه الحالية، وتؤثر في كيفية فهمه ومعايشته وإدراكه للأحداث اليومية وبالتالي إلى كيفية تعامله مع الآخر ومع ذاته، فتندمج هذه الخبرات ضمن عمليات معرفية تُسيّر مجموعة من المعارف والعمليات التي تتكون من معطيات تمس وضعيات لأحداث متنوعة يطلق عليها مصطلح "المخططات المعرفية اللاتكيفية".

تعدّ مصطلح المخططات المعرفية اللاتكيفية من المفاهيم التي ارتبطت بشكل وثيق بالأنموذج المعرفي عند آرون بيك Beck's cognitive module، وعند جيفري يونغ Jeffrey young.

بحسب الإحصاءات التي نشرتها "غرفة التحكم المروري" للحوادث المرورية والإصابات التي تم التحقيق فيها خلال العام ٢٠٢٢ حتى شهر حزيران في لبنان على حساباتها على مواقع التواصل الاجتماعي، فقد تمّ تسجيل ٩١٧ حادثاً، نتج عنها ١٢٧ قتيلاً ١١٢٥ جريحاً.

مسوّغات اختيار الموضوع

تُعَدّ المخططات المعرفية الـلأتكيفية محرّكاً أساسياً للسلوك، من أشدّ الوضعيات تعقيداً الى الأكثر بساطة. إنّ الحديث عن وضعيّة أكثر تحديداً، يوضّح الإرتباط بين السلوك المنفّذ والمخطط المعرفي المتعلّق به. إنّ ملاحظة قيادة السيارات بطريقة تحرّكها الحالة المزاجية للسائق تؤثر في اتخاذه قرارات عقلانية، حيث قد ينتهي الأمر بالتضحية بسلامة المشاة أو السائقين الآخرين، إذ يقوم السائق الذي استملكته حالة الغضب بالقيادة بطريقة قاسية وعنيفة، الى افتعال شجار أو مزاحمة السائقين الآخرين. من ناحية أخرى، نلاحظ وجود فئة من السائقين المتردّدين في اتّخاذ قراراتهم، وغالباً ما يفرطون في استخدام الفرامل، أو أخذ منعطف من دون إنذار، وفي كلا الحالتين يمكن أن تزيد نسبة الحوادث المرورية.

بعيداً من الدراسات التقليدية المقتصرة على مواضيع صيانة الطرق ووسائل النقل والالتزام بمعايير السلامة، يمكن أن نستحضر الفوضى التي يمكن أن تسببها حيازة هذا النوع من المركبات على الطرقات، خاصة إذا لم يلتزم سائقوها بقانون السير وتحديد السرعة ومعايير السلامة...

ينصبّ اهتمام هذه الدراسة على المخطّطات المعرفية وكيفية ارتباطها ببعضها بعضاً مؤدية إلى سلوكيات يمارسها بعض سائقي السيارات أثناء القيادة، لما لهذا السلوك من أهميّة على مستوى سلامة الفرد وغيره من جهة، وما يتضمن من ردود فعل سلوكيّة وانفعالات تتباين وتشكّل دراستها فهمًا أعمق لسلوك الفرد أثناء قيادة السيارة من جهة أخرى.

من شأن هذه الدراسة إلقاء الضّوء على هذه السلوكيات وربطها بالمخطّطات المعرفية الـلأتكيفية أثناء القيادة.

أهداف، أهمية وجديد الدراسة

يتحدّد الهدف الأساسي من هذه الدّراسة في محاولة كشف طبيعة العلاقة بين المخطّطات المعرفية

الـلأتكيفية والسلوك أثناء قيادة السيارات لدى عيّنة الدراسة.

ويمكن تحديد أهداف فرعية بالتعرّف إلى:

المخططات المعرفية اللاتكيفية لدى سائقي السيارات ومستوى تأثيرها فيهم، كذلك دراسة طبيعة السلوك المعتمد من قبلهم أثناء القيادة.

يمكن أن تكمن أهمية هذه الدراسة في أنها تركّز على شريحة من المجتمع اللبناني، وهم سائقو السيارات، حيث تسعى الدراسة الحالية إلى التعرف إلى ما إذا كان هناك اختلاف في درجات المخططات المعرفية اللاتكيفية بحسب نمط السلوك الذي يتميز به سائقو هذه المركبات، بالإضافة إلى كون مصطلح المخططات المعرفية اللاتكيفية من المفاهيم الحديثة ويحتاج إلى تفنيد، لذلك يتم التركيز على هذا المفهوم دون التباسٍ أو خلطٍ للمفاهيم والمعاني، ما يساعد الباحثين عمومًا أثناء إعداد أبحاثهم في ضوء ما تسفر عنه الدراسة من نتائج.

كما يمكن أن تعتبر هذه الدراسة ذات أهمية تطبيقية، ربما لأنها الأولى من نوعها التي ستتناول المخططات المعرفية اللاتكيفية وعلاقتها بالسلوك أثناء القيادة لدى سائقي السيارات في لبنان. إضافةً إلى التعرف إلى المخططات المعرفية اللاتكيفية لدى سائقي السيارات الذين يتميزون بسلوك متهور أثناء القيادة، ومعرفة أيّ من مجالات هذه المخططات الأكثر تأثرًا بالنسبة إلى سائقي السيارات الذين يتميزون بسلوك عدواني أثناء القيادة. تفتح هذه الدراسة المجال أمام البحوث الأخرى التي ستتناول المخططات المعرفية اللاتكيفية وعلاقتها بمتغيراتٍ أخرى، ويمكن أن تؤدي إلى توصيات في هذا المجال عبر توصيات تطبيقية لتحسين الأداء في القيادة للوصول إلى قيادة آمنة.

الإشكالية

إنّ قيادة السيارات في لبنان لا تنفك تكون ظاهرة شائعة بين مختلف فئات اللبنانيين، وتتباين نوعية القيادة في صفوف السائقين بين قيادة متهورة وغير مسؤولة، قيادة متزنة مراعية لقوانين السير، وقيادة حذرة يشوبها الخوف.

تشير النظريات والدراسات النفسية إلى أن اختلاف طرائق القيادة ونوعيتها إنما يتأثر في حالة السائق النفسية ودينامية شخصيته وأسسها المعرفية ومظاهرها الانفعالية والسلوكية. لذا نجد أننا أمام كمّ من الشخصيات المتباينة يمكن اختصارها بثلاثة؛ الشخصية المتهورة، الشخصية الناضجة، والشخصية القلقة.

في ملاحظة أنماط قيادة السيارات والمظاهر السلوكية في مواقف السير المختلفة، يتبين أنّ بعضهم يقود بطريقة متهورة ويكون إما عدائياً يغلب عليه الغضب، وإما مندفعاً يغلب عليه الهوس وطابع الإستعراض. ونجد أن نافذة التحمل عند هذين النمطين منخفضة في مواقف الضغط (كازدحام السير مثلاً) ، فتكون سلوكياتهم غير مسؤولة، واحتمالية الخطر وحوادث الأضرار للسائق وللآخرين مرتفعة. هناك نموذج من سائقي السيارات يقود بتوتر وحذر شديدين، ويُعزي طريقة قيادته الى أسلوب قيادة غيره من السائقين، ونلاحظ أن احتمالية ارتكابه الهفوات أثناء القيادة مرتفعة، لذا فإنه عرضة لإلحاق الضرر بنفسه وبالآخرين حين أنّ من يقود بالالتزام وبراغي قواعد السير، يكون منضبطاً ومتفهماً في المواقف الضاغطة.

إن أنماط القيادة، وآلية اتخاذ القرارات لدى السائقين في مواقف السير ، وكيفية حكمهم على السائقين الآخرين، وأسباب اقتنائهم لسياراتهم ، قد يعود لوجود أفكار ومخططات معرفية متميزة تتجلى بطرق تفكيرهم وشعورهم وسلوكهم، وتتمايز بين كونها مخططات معرفية تكيفية وأخرى لا تكيفية.

من خلال ما تقدّم يمكن أن نطرح السؤال التالي: "هل توجد علاقة بين المخططات المعرفية اللاتكيفية لدى سائقي السيارات وسلوكهم أثناء القيادة؟" وبتعبير آخر هل من الممكن أن يؤدي عدم تكيف المخططات المعرفية لدى سائقي السيارات، إلى سلوكيات عدوانية أثناء القيادة؟

كما يمكن الانطلاق الى الأسئلة الفرعية التالية:

- هل يؤدي عدم تكيف المخططات المعرفية إلى زيادة معدل القلق لدى سائقي السيارات؟
- هل يؤدي عدم تكيف المخططات المعرفية إلى زيادة معدل السلوك الحذر لدى سائقي السيارات؟
- هل يؤدي عدم تكيف المخططات المعرفية إلى زيادة معدل السلوك العدواني لدى سائقي السيارات؟
- هل يوجد فروق بين عدم تكيف المخططات المعرفية وزيادة معدل السلوك العدواني لدى سائقي السيارات بحسب متغير الجنس؟

من هنا ننطلق الى الفرضية الرئيسية بأنه توجد علاقة بين المخططات المعرفية اللاتكيفية والسلوك لدى سائقي السيارات في لبنان. وبالتالي اعتماد الفرضيات الفرعية التالية:

- يرتفع مستوى القلق لدى سائقي السيارات.

- ينخفض مستوى الحذر في السلوك لدى سائقي السيارات.

- يرتفع مستوى السلوك العدواني لدى سائقي السيارات.

أما بخصوص الفرضيات الإجرائية فيمكن اعتمادها كالتالي:

- من الممكن وجود علاقة إيجابية بين ارتفاع معدل المخططات المعرفية اللاتكيفية وفقاً لمقياس "يونغ"،

والسلوك أثناء قيادة السيارات.

- من الممكن وجود علاقة إيجابية بين معدل القلق وفقاً لمقياس "DBQ"، والسلوك أثناء قيادة السيارات.

- من الممكن وجود علاقة إيجابية بين معدل السلوك الحذر/السلامة المبالغ فيه وفقاً لمقياس "DBQ"، والسلوك

أثناء قيادة السيارات.

- من الممكن وجود علاقة إيجابية بين معدل السلوك العدواني وفقاً لمقياس "DBQ"، والسلوك أثناء قيادة

السيارات.

- المخططات المعرفية

عادة ما يعتمد الفرد على مخططات مبنية على أسس معرفية تمثل معرفته وافتراضاته حول العالم، تتطور من خلال التجارب التي يمرّ بها، مما يؤدي إلى ربط المعلومات الجديدة ومعالجتها وتفسيرها بناءً على المعرفة المُحصّلة مسبقاً. وتُقدّم نظرية المخططات المعرفية أن بعض الأفراد يمكنهم تطوير أنماط لا تكيفية من المعتقدات والتصورات المشوّهة عن العالم وأنفسهم، لهذا يشار إليها بالمخططات المعرفية اللاتكيفية. وفقاً لهذه النظرية، تتطور هذه المخططات استجابةً لنواة غير مكتملة من الإحتياجات العاطفية، وهي: الإرتباط الآمن بالآخرين، الإستقلالية، الكفاءة، حرية التعبير عن المشاعر، العفوية، الحدود الواقعية وضبط النفس.

أوضح كلارك وبيك وألفورد Clark, Beck & Alford (١٩٩٩) هذه الفكرة وعزّفوا المخططات على أنها بنى

معرفية داخلية ثابتة نسبياً للسمات العامة أو النموذجية المُخزنة للمحفزات أو الأفكار أو الخبرات التي تُستخدم

لتنظيم المعلومات الجديدة بطريقة ذات مغزى لتحديد كيفية إدراك الظواهر وتصورها. (Clark, Beck, &

(Alford, ١٩٩٩). والمخططات هي نماذج تُستخدم للتنبؤ بالحالات المستقبلية للبيئة اذ تستوعب المحفزات البيئية بطريقة تتفق مع تنظيمها. (Cowan, Pines, & Meltzer, ١٩٩٩)

يمكن للمخططات أن تحتوي على درجات متفاوتة من التكافؤ، ما يعني أنها قد تكون كامنة أو منشطة اضافة الى وجود درجات متفاوتة من الشدة. (Beck, Freeman, Davis, & others, ١٩٩٠) في الستينيات، قام بيك بتكييف المفاهيم الحالية للمخطط ومعالجة المعلومات لنظريته المعرفية. لذا افترض أن التفكير ينشأ من المواقف، المعاني، الافتراضات والمعتقدات الأساسية التي تشكلت خلال تجارب الحياة المبكرة. (Yurica, ٢٠٠٢)

وفقاً لنظرية بيك المعرفية، تؤدي المخططات دوراً حاسماً في تحديد كيف يعالج الفرد ويُعطي معنى للمحفزات البيئية، والمعلومات التي يراجعها ويتذكرها، اضافة الى اختلال وظيفة الأنماط المعرفية والعاطفية والسلوكية والتكيف العام. ففي هذه النظرية، استرشدت المخططات معالجة المعلومات من طريق تحييز المعلومات من بيئة الفرد التي تمّ تحديدها، ترميزها، تنظيمها، تخزينها واسترجاعها. (Clark, Beck, & Alford, ١٩٩٩) يرتبط النظام المعرفي بالعاطفة والتأثير، حيث تؤثر هذه المخططات على شعور الفرد، فهو يرى أن كلاً من المشاعر الإيجابية والسلبية موجود لتسهيل التكيف. فالمشاعر السلبية تحث الأفراد على الإنتباه إلى المواقف التي تُضعف الرفاهية أو تهددها، في حين تعزز المشاعر الإيجابية السلوك الموجه نحو الهدف. (Beck, Emery, & Greenberg, , ٢٠٠٥, p. ٨٨)

تعتبر نظرية المخططات المعرفية اللاتكيفية ليونج الأكثر شيوعاً في تفسير المخططات ونشأتها، اذ تتشكل المخططات المعرفية اللاتكيفية في مرحلة الطفولة المبكرة أو المراهقة باعتبارها انعكاساً لبيئة الطفل، وغالباً ما تمثل جو البيئة المحيطة، وتكون جزءاً من منظور الفرد لنفسه وللآخرين وتوجيه سلوكه تجاههم. (المصري، ٢٠١١، ص ٢٥٤). عرّف يونج هذه المخططات وحددها على أنها أنماط نافذة وواسعة تتضمن الذكريات، الإنفعالات، التصورات والأحاسيس التي تتعلق بالفرد وبالعلاقات بالآخرين، وتتطور في الطفولة المبكرة والمراهقة وتظهر بشكل أكثر وضوحاً خلال مراحل حياة الفرد. (Young, Klosko, & Weishaar, ٢٠٠٣, p. ٤٠).

يعتقد يونغ أن المخططات المعرفية اللاتكيفية تنبثق في المقام الأول من جوهر غير مكتمل أو غير ملبى من الإحتياجات العاطفية، كما حدد ١٨ مخططاً لاتكيفية ضمن خمس مجالات هي:

- المجال الأول هو الانفصال أو الرفض، لا يمكن للأفراد الذين لديهم مخططات في هذا المجال تكوين علاقات مرضية وطبيعية مع الآخرين، وتتصف البيئة الأسرية التي نشأوا فيها بنقص الإستقرار، الإهمال، النقص العاطفي، سوء المعاملة والعزلة الإجتماعية، وأغلبهم عاش طفولة صادمة، وفي مرحلة الرشد ينتقلون من علاقة غير صحية ومدمرة للذات الى أخرى.
- المجال الثاني هو ضعف الإستقلالية والأداء، وتنضوي تحته توقعات الفرد بعدم قدرته على تحقيق الإستقلال دون الاعتماد على الآخرين، وتميل هذه المخططات إلى التطور داخل جو أسري يتصف بالحماية المفرطة والانغلاق.
- المجال الثالث هو الحدود المختلة (عدم وجود حدود)، يشمل هذا المجال الأفراد الذين لم يطوروا قدراتهم لمعرفة حدودهم المناسبة من حيث ضبط النفس وتحمل المسؤولية تجاه الآخرين، هذه المخططات تميل عادة إلى التطور ضمن منشأ أسري يتميز بالتدليل المفرط والتساهل المبالغ فيه.
- المجال الرابع هو التوجيه من قبل الآخرين، في هذا المجال يركز الفرد بطريقة مبالغ فيها على رغبات وردود فعل الآخرين وحاجاتهم، بهدف رسم صورة إيجابية عنه وكسب عاطفتهم خوفاً من تركه وحيداً. عادة ما يكون الحب مشروطاً في مرحلة الطفولة، أي محاولة ارضاء الوالدين وكسب عاطفتهم ورعايتهما على حساب التقليل من قيمته واحتياجاته الشخصية مقابل رغباتهما.
- المجال الخامس هو الحذر المفرط والكبت، في هذا المجال يبالغ الفرد في كبت مشاعره وانفعالاته ودوافعه، وتلبية معايير داخلية عالية على حساب الراحة، المتعة والأنشطة الترفيهية على المستوى الشخصي، إذ يتصف المنشأ الأسري بالصرامة والسيطرة، ويتميز أيضاً بكونه غير مُعبّر انفعالياً وميلاً إلى الكمال. والسمة الغالبة هي التشاؤم والقلق، حيث يكون منتبهاً جداً للأحداث السلبية في الحياة ويعتبر الحياة حزينة. (Rafaeli , P.

تنشط المخططات في سن الرشد من خلال مجموعة من الأحداث الصادمة والمؤلمة التي تترافق معها مجموعة من الانفعالات السلبية المتمثلة بالحزن والخجل، وكذلك الخوف والغضب. كما ليست كل المخططات اللاتكيفية نابعة من الصدمة والإساءة التي يتعرض لها الفرد في الطفولة، بل قد يتلقى الطفل كل الرعاية والحماية، لكن مخططه يكون سلبياً غير مُتكَيَّف. (Rafaeli , P. Bernstein, & Young, ٢٠١١, p. ٥١-٥٣)

يمكن القول إنّ المخططات المعرفية اللاتكيفية هي خلل وظيفي معرفي، تنشأ من الاحتياجات الأساسية والصدمات في مرحلة الطفولة وتؤثر في التفكير والسلوك، توجه معالجة المعلومات من طريق تحيز المعلومات من بيئة الفرد التي يتم اختيارها وترميزها وتنظيمها وتخزينها واسترجاعها، بهذه الطريقة، تعمل المخططات كمرشحات تحدّد كيفية إدراك المرء لنفسه والآخرين والبيئة. قد يختلف الأفراد في مدى تأثر هذه المخططات المعرفية لكن فوق هذه الاختلافات الفردية يكمن التشابه العام فنحن جميعاً، بشكل أساسي، لدينا مخططات معرفية لاتكيفية.

السلوك أثناء القيادة

يعدّ سلوك الفرد أثناء القيادة مرآة لشخصيته، فهو مؤشر على وعي الفرد، رقيّه وتحضره أو العكس، فالقيادة هي عملية مركّبة تتطلب تفاعلاً بين الرؤية، الدماغ (التركيز)، العضلات والقدرة على إيجاد حلول سريعة للمواقف التي قد تعترض السائق أثناء قيادته لمختلف أنواع وسائل النقل. فالقيادة هي سلوك معقد يتأثر بالعديد من العوامل كالزمن والمكان، التوقعات والمعتقدات، الاهتمامات، سلامة المركبة، مدى الانتباه، التعب، القدرات العقلية والجسدية والتدريب والخبرة. (Rakotonirainy, ٢٠٠٥, p. ٨)

يشمل سلوك القيادة مجموعة واسعة من الفئات السلوكية، فقد ميّز بن آري، ميكولينسر وجيلاث Ben-Ari, Mikulincer & Gillath (٢٠٠٤) بين أربعة أنماط قيادة رئيسية؛ هي القيادة المتهورة والإهمال، القيادة المتوترة، القيادة الغاضبة والعدائية والقيادة الحذرة.

أما كلاپ وآخرون (٢٠١١) Clapp et al فتوصلوا إلى ثلاثة أبعاد لسلوكيات القيادة القلقة اللاتكيفية وهي سلوك القيادة الحذر/السلامة المبالغ فيه الذي عرف على أنه خفض مستوى القلق الفوري من طريق تعزيز تصورات السلامة وزيادتها والتحكم والسيطرة بالمركبة. ثانياً سلوك نقص الأداء في القيادة بسبب القلق الذي يسهم في ضعف أداء القيادة وخفض السلامة بشكل عام. يُعتقد أن السلوكيات في هذا المجال تحدث كدلالة للتدخل المعرفي القائم على القلق، في حين أن المستويات المنخفضة إلى المعتدلة من القلق غالباً ما تعمل على تسهيل الأداء، كما يُعتقد أن القلق المفرط يتنافس مع موارد الذاكرة العاملة اللازمة لمعالجة المعلومات ذات الصلة بالمهمة. على سبيل المثال، مراقبة السرعة والاتجاه وموضع السيارة. وأخيراً، سلوك القيادة العدوانية، حيث أظهر الأفراد الذين تمّ تحديدهم على أنهم سائقون عدوانيون سلوك قيادة محفوف بالمخاطر، ومستويات عالية من التورط في الحوادث. (Clapp, et al., ٢٠١١)

تبنت الدراسة الحالية المجالات الثلاث لسلوك القيادة القلقة "كلاپ" وآخرون، لمحاولة كشف هذه السلوكيات لدى سائقي السيارات في البيئة اللبنانية. في موضوع تصنيف السائقين يعتبر السائق المسؤول الأول عن سلوك قيادته، وما يتعرض له من مواقف على الطرقات، كما يُعد المسبب الرئيس للحوادث المرورية نتيجة خطأ يرتكبه بقصد أو من دون قصد، قسم علماء النفس المروري السائقين إلى أربع مجموعات كالتالي:

المجموعة الأولى: السائقون الذين تنقصهم الخبرة الفنية في القيادة ويتقادون الوقوع في الحوادث.

المجموعة الثانية: السائقون الذين يعتبرون القيادة هواية يمكنهم من طريقها إثبات وجودهم ومهاراتهم.

المجموعة الثالثة: السائقون الذين يفتقدون الثقة بالنفس والمضطربون نفسياً.

المجموعة الرابعة: السائقون الذين يتصفون بالمسؤولية، الاستقامة والاعتدال في سلوكهم القيادي وتعاملهم مع الطريق. (بو قره، ٢٠١٣، ص ١٠٢)

تؤثر العديد من العوامل الاجتماعية، الثقافية، البيئية والفردية بشكل مباشر أو غير مباشر في سلوك

السائق أثناء القيادة، بالتالي نستعرض أبرزها:

- سن السائق: يخالف الشباب حدود السرعة أكثر من المتقدمين سنًا الذين بدورهم يمتازون بالحذر أكثر من الشباب. كما يرتبط التقدم في السن بضعف القدرات على القيادة، حيث ينخفض رد الفعل السريع أثناء ظهور الخطر نتيجة لضعف التأزر الحسي الحركي، بالإضافة إلى ضعف النظر، وبالتالي ضعف الرؤية والتركيز المطلوب للتحكم بالسيارة. (نايت، ٢٠١٣، ص ١١٩-١٢٠)

- جنس السائق: يؤثر الاختلاف في الجنس إلى اختلاف الممارسات التي يقوم بها الفرد، إذ نجد الرجال أكثر تهورًا ومغامرة، مقارنة بالنساء. (زعابطة، ٢٠١١، ص ١٢٤)

- الحالة الاجتماعية والمستوى العلمي للسائق: أظهرت الدراسات أن غير المتزوجين أكثر تهورًا وارتكابًا للحوادث من الذين يتمتعون بحياة اجتماعية مستقرة، بالإضافة إلى أنه كلما انخفض المستوى التعليمي كلما كان السائق أمام سلوكيات خطيرة في القيادة. (السنان و آخرون، ٢٠٠٢) (النافع و السيف، ١٩٨٨) (Brian, ١٩٩٠)

- خبرة السائق: تعتبر من أهم العوامل في تحديد سلوك السائق ومدى مهارته في تجنب الحوادث.

- حالة السائق الصحية: يتأثر التأزر الحسي الحركي بالإرهاق، التعب والقلق، التوتر والنعاس وكذلك القيادة تحت تأثير الكحول والمخدرات تعيق أداء السائق وتؤدي إلى أخطاء في الإدراك وفي تقدير المسافات وتقلل من سرعة استجابته في مواقف معينة. (نايت، ٢٠١٣، ص ١١٣) بالإضافة إلى عوامل أخرى مثل الضغط الذي يتعرض له السائق من جراء ضيق الوقت لإتمام مهمة ما أو الإزدحام الشديد، كذلك استخدام الهاتف أثناء القيادة، الأكل أو التدخين والطرق المظلمة ليلاً. كما أن عدم التشدد في تطبيق القوانين وعدم صيانة المركبة والالتزام بالوقاية مثل وضع حزام الأمان يعتبر سلوكًا متهورًا يؤدي إلى التعرض للحوادث والإصابات.

يمكن تفسير هذه السلوكيات بالرجوع للنظريات البيولوجية، التحليلية، المعرفية والسلوكية، فنلاحظ أن النظرية البيولوجية ركزت على دور العوامل الوراثية في تشكل الاضطرابات النفسية، ودور الناقلات العصبية والمواد الكيميائية في الدماغ بحيث يؤدي اختلال توازنها إلى ظهور الاضطرابات النفسية. أما مدرسة التحليل النفسي، فأعطت الأهمية الكبرى للصراعات الطفولية ودورها في مجمل الاضطرابات النفسية بخاصة السلوك العدوانية.

أما النظرية السلوكية، فتؤكد دور عملية التعلم والاكساب ومبدأ الثواب والعقاب. فالحذر أو التهور هما نتيجة سلوك مكتسب ومُتعلم من مصادر مختلفة خاصة من النماذج التي يُحتذى بها.

ومن جهتها تحدثت النظرية المعرفية عن دور الثالوث المعرفي في الإضطرابات النفسية: الأفكار الأوتوماتيكية، المخططات الأساسية، التشوهات المعرفية. وتحدثت هذه النظرية عن مجموعة من المخططات المعرفية يكتسبها الفرد من خلال تجاربه تؤثر في سلوكه الإندفاعي المتهور.

بالنظر إلى هذه النظريات مجتمعة، وبالرغم من الاختلاف الظاهر في التفسير، نراها تشترك في الهدف من خلال محاولة تفسير الاضطرابات النفسية موضوع الدراسة. وبالتدقيق فيما ورد لدى كل منها، من الممكن أن يفسر الإستعداد الوراثي الذي أشارت إليه النظرية البيولوجية، إمكانية تأثر بعض الأفراد أكثر من غيرهم بالتجارب الطفولية، ما يُهيئ ويسمح بولادة مخططات معرفية سلبية وأفكار أوتوماتيكية ونظم معرفية تعزز ظهور الاضطرابات النفسية كالعدوانية والقلق والإندفاعية.

منهج الدراسة

بعد عرض الجوانب النظرية لموضوع هذه الدراسة ولكي تتكامل، نتناول الخطوات والإجراءات التي تمت في الجانب الميداني من حيث منهج الدراسة، مجتمع الدراسة، والعينة التي طبقت عليها، والأدوات التي استُخدمت والمعالجات الإحصائية التي اعتمدت في تحليل البيانات، لاختبار صدق وثبات الأدوات، والتوصل إلى النتائج النهائية، وذلك على النحو التالي:

المنهج والحدود: من أجل تحليل الإشكالية ودراستها، واستجابة لطبيعة الموضوع، وبعد الإطلاع على الدراسات السابقة، يمكن اعتماد المنهج الوصفي باستخدام كل من الطريقتين الارتباطية والفارقية، حيث أنه أكثر المناهج ملائمة لطبيعة مشكلة الدراسة، أهدافها، محدداتها، تساؤلاتها ومتغيراتها، ما يساعدنا على وصف كافة أبعاد الموضوع. يتوصل هذا المنهج إلى العلاقة الرابطة لمتغيرات تلك الأبعاد، أي بين المخططات المعرفية اللاتكيفية والسلوك أثناء القيادة.

فيما يخص حدود الدراسة فالترمت الدراسة بالحدود التالية:

- الحدود الموضوعية: تتناول الدراسة الحالية موضوعاً هاماً، ألا وهو العلاقة بين المخططات المعرفية اللاتكيفية والسلوك أثناء القيادة.

- الحدود البشرية: اقتصرَت الدراسة على سائقي السيارات وتمثّلت في عينة البحث المكونة من ٢٥٠ سائقاً وسائقة.

- الحدود المكانية: طبّقت هذه الدراسة على كافة الأراضي اللبنانية.

- الحدود الزمانية: طبّقت هذه الدراسة في النصف الأول من العام ٢٠٢٢.

المجتمع والعينة: تكون مجتمع الدراسة من سائقي السيارات في المجتمع اللبناني من كافة المناطق اللبنانية، تكوّنت عينة الدراسة من (٢٥٠) سائق سيارة من كافة المناطق اللبنانية ممن يحملون الجنسية اللبنانية، تراوحت أعمارهم بين ١٨ و ٤٩ سنة من الذكور والإناث وتم اختيار العينة بالطريقة العشوائية.

بلغ عدد أفراد العينة ٢٥٠، ويمكن اعتبار هذا العدد مناسباً إحصائياً بدرجة ثقة ٩٥٪ وخطأ في تقدير النسبة يساوي ٠,٠٥٪.

ويمكن تقسيم العينة الى جزأين:

عينة الدراسة الإستطلاعية: إذ قمنا باختيار عينة عشوائية استطلاعية قوامها (٢٥) سائقاً من الجنسية اللبنانية من مجتمع الدراسة الأصلي ممن تراوحت أعمارهم بين ١٨ و ٤٩ سنة، حيث تمّ تطبيق أداتي البحث عليهم بهدف التحقق من صلاحيتهما للتطبيق على العينة الفعلية من خلال فحص خصائصهما السيكومترية من حساب الصدق والثبات، وبالطرق الإحصائية الملائمة.

عينة الدراسة الفعلية: تمّ تحديد عينة الدراسة من سائقي السيارات في المجتمع اللبناني من كافة المناطق اللبنانية للوصول إلى أهداف الدراسة والإجابة عن أسئلتها والتحقّق من فرضياتها. تمّ اختيارهم من الجنسين (١٢١) سائقاً و(١٢٩) سائقة من الجنسية اللبنانية تراوحت أعمارهم بين ١٨ و ٤٩ سنة وذلك بطريقة عشوائية.

أدوات الدراسة: تمّ اختيار عينة عشوائية استطلاعية قوامها (٢٥) سائقاً من الجنسية اللبنانية من مجتمع الدراسة الأصلي، حيث تمّ تطبيق أداتي البحث عليهم بهدف التحقق من صلاحيتهما للتطبيق على العينة الفعلية من

خلال فحص خصائصهما السيكمترية من حساب الصدق والثبات وبالطرق الإحصائية الملائمة، إذ قمنا بترجمة أداتي البحث من الإنكليزية إلى العربية وعرضها على اختصاصيين في المجال، بعد تعديل الملاحظات قمنا بعرض هاتين الأداتين على فئات ذات خصائص مختلفة تتناسب مع عينة الدراسة مثل المستوى العلمي والسن والإختلاف المناطقي، وتبين أن المضمون مفهوم ويمكن اعتماده مع أفراد العينة.

استمارة المعلومات الخاصة بسائقي السيارات من إعداد الباحثين: تُعنى بالمعلومات الشخصية لسائق السيارة وخصائص العينة، وقد احتوت على فقرات متعلقة بالجنس، العمر، الجنسية، الحالة الاجتماعية، العمل، ما يساعدنا في موضوع الدراسة.

مقياس المخططات المعرفية اللاتكيفية إعداد جيفري يونغ ترجمة وتقنين الباحثين: يهدف المقياس إلى دراسة العلاقة بين المخططات المعرفية اللاتكيفية وبعض الإضطرابات النفسية منها إضطرابات القلق، إضطرابات المزاج، الإضطرابات الذهانية، المشكلات السلوكية، إضطرابات الشخصية، الإضطرابات الجنسية، الإدمان، الإساءة والعنف. تكون الإجابة على مقياس ليكرت بإجابة متدرجة تتراوح بين غير موافق بشدة (درجة واحدة) حتى موافق بشدة (٥ درجات)، ثم تتراوح درجات كل بعد بين ٥-٢٥ درجة بمتوسط عام يتراوح بين ١-٥ درجات لكل بعد منها.

مقياس سلوك القيادة DBQ من إعداد جوشوا كلاپ ترجمة وتقنين الباحثين: يهدف المقياس إلى دراسة السلوكيات التي من الممكن أن تكون مرتبطة بسائق المركبة الآلية، ومدى تكرار السلوكيات في خضم موقف مشير للتوتر، قلق وتشنج أو عدم راحة أثناء القيادة. تكون الإجابة على مقياس ليكرت بإجابة متدرجة تتراوح بين أبداً (درجة واحدة) حتى دائماً (٧ درجات)، ثم تتراوح درجات كل بعد بين ٧-٤٩ درجة بمتوسط عام يتراوح بين ١-٧ درجات لكل بند منها، ويتكوّن المقياس من (٢١) بنداً موزعة على ٣ أبعاد.

تم الالتزام بالأخلاقيات المتبعة في الدراسات والابحاث العلمية من حيث سرية النتائج وهوية الاشخاص وعدم التدخل في خصوصيات العينة المشاركة، ونشير الى انتفاء المنفعة والمصلحة الشخصية للباحث من المشتركين وعدم تضارب المصالح.

التحليل الاحصائي واختبار الفرضيات

نستعرض في هذا القسم، النتائج التي تمّ التوصل إليها في هذه الدراسة، وذلك بعد الإجابة عن التساؤلات، والتحقّق من الفرضيات باستخدام الأساليب الإحصائية المناسبة، وسنعمل على تفسير هذه النتائج ومناقشتها. للتحقق من صحة هذه الفرضية قمنا باستخدام معامل ارتباط بيرسون لمعرفة العلاقة بين المخططات المعرفية اللاتكيفية وسلوك القيادة لدى أفراد عينة الدراسة وقد أسفرت نتائج المعالجة الإحصائية باستخدام برنامج (spss, v٢٣) على ما يلي:

الفرضية الرئيسية: توجد علاقة بين المخططات المعرفية اللاتكيفية والسلوك لدى سائقي السيارات في لبنان. للإجابة على الفرضية الرئيسية تم حساب الفروق بين متوسطات المخططات المعرفية اللاتكيفية والسلوك لدى سائقي السيارات باستخدام اختبار Anova، والجدول أدناه يبين النتائج.

جدول رقم (١): الفروق بين متوسطات درجات المخططات المعرفية اللاتكيفية والسلوك لدى سائقي السيارات في لبنان.

المتوسط	الانحراف المعياري	قيمة "ت"	مستوى الدلالة	مستوى الموثوقية α
٣٠.٢٣	٧.٧٥٦	٢.٢	٠.٠١	٠.٠٥
٢٩.٥٧	٧.٥٩١			

فمن خلال مقارنة قيمة مستوى الدلالة (٢-tailed) sig مع مستوى الموثوقية α نجد أن $٠.٠٥ > ٠.٠١$ ، وكذلك فإن قيمة "ت" الجدولية على مستوى ٠.٠٥ تساوي ١.٩٦ وهي أصغر من قيمة "ت" المحسوبة (٢.٢) ما يشير إلى وجود فروق دالة إحصائية في درجات المخططات المعرفية اللاتكيفية والسلوك لدى سائقي السيارات في لبنان، وبالتالي فإن العلاقة واضحة بين المخططات المعرفية اللاتكيفية والسلوك لدى سائقي السيارات في لبنان، الفرضية الرئيسية صحيحة.

الفرضية الفرعية الأولى: عدم تكيف المخططات المعرفية يؤدي إلى زيادة معدل القلق لدى سائقي السيارات.

جدول رقم (٢): الفروق بين متوسطات عدم تكيف المخططات المعرفية وازدياد القلق لدى سائقي السيارات.

المتوسط	الانحراف المعياري	قيمة "ت"	مستوى الدلالة	مستوى الموثوقية α
٣٩.٠١	٥.٣١٨	٢.١	٠.٠٢٩	٠.٠٥
٣٨.١٦	٤.٥٣٥			

فمن خلال مقارنة قيمة مستوى الدلالة (sig(٢-tailed مع مستوى الموثوقية α نجد أن $٠.٠٢٩ > ٠.٠٥$ ، وكذلك فإن قيمة "ت" الجدولية على مستوى ٠.٠٥ تساوي ١.٩٦ وهي أصغر من قيمة "ت" المحسوبة (٢.١) ما يشير إلى فروق دالة إحصائية في درجات عدم تكيف المخططات المعرفية وازدياد القلق لدى سائقي السيارات، وبالتالي توجد علاقة بين عدم تكيف المخططات المعرفية وازدياد ومعدل القلق لدى سائقي السيارات، الفرضية الفرعية الأولى صحيحة.

الفرضية الفرعية الثانية: عدم تكيف المخططات المعرفية يؤدي إلى انخفاض مستوى الحذر في السلوك لدى سائقي السيارات.

جدول رقم (٣): الفروق بين متوسطات عدم تكيف المخططات المعرفية وانخفاض مستوى الحذر في السلوك لدى سائقي السيارات.

المتوسط	الانحراف المعياري	قيمة "ت"	مستوى الدلالة	مستوى الموثوقية α
٣٢.٥	٦.٣	٢	٠.٠٣	٠.٠٥
٣٠.١	٧.٢٣			

فمن خلال مقارنة قيمة مستوى الدلالة (sig(٢-tailed مع مستوى الموثوقية α نجد أن $٠.٠٣ > ٠.٠٥$ ، وكذلك فإن قيمة "ت" الجدولية على مستوى ٠.٠٥ تساوي ١.٩٦ وهي أصغر من قيمة "ت" المحسوبة (٢) ما يشير إلى فروق دالة إحصائية في درجات عدم تكيف المخططات المعرفية وانخفاض مستوى الحذر في السلوك لدى

سائقي السيارات ، وبالتالي توجد علاقة بين عدم تكيف المخططات المعرفية وانخفاض مستوى الحذر في السلوك لدى سائقي السيارات، الفرضية الفرعية الثانية صحيحة.

الفرضية الفرعية الثالثة: عدم تكيف المخططات المعرفية يؤدي إلى ارتفاع مستوى السلوك العدواني لدى سائقي السيارات.

جدول رقم (٤): الفروق بين متوسطات عدم تكيف المخططات المعرفية وارتفاع مستوى السلوك العدواني لدى سائقي السيارات.

المتوسط	الانحراف المعياري	قيمة "ت"	مستوى الدلالة	مستوى الموثوقية α
٣٠.٦	٧.٩	٢.٣	٠.٠١٣	٠.٠٥
٣١.٤	٦.٨			

فمن خلال مقارنة قيمة مستوى الدلالة (sig(٢-tailed مع مستوى الموثوقية α نجد أن $٠.٠١٣ > ٠.٠٥$ ، وكذلك فإن قيمة "ت" الجدولية على مستوى ٠.٠٥ تساوي ١.٩٦ وهي أصغر من قيمة "ت" المحسوبة (٢.٣) ما يشير إلى فروق دالة إحصائية في درجات عدم تكيف المخططات المعرفية وارتفاع مستوى السلوك العدواني لدى سائقي السيارات، وبالتالي توجد علاقة بين عدم تكيف المخططات المعرفية وارتفاع مستوى السلوك العدواني لدى سائقي السيارات، الفرضية الفرعية الثالثة صحيحة.

وبالتالي يمكن تأكيد الفرضية العامة للدراسة والقول بوجود علاقة بين المخططات المعرفية اللاتكيفية والسلوك لدى سائقي السيارات في لبنان.

دراسة السلوكيات وتأثرها بكل مخطط من المخططات المعرفية اللاتكيفية:

ملاحظة: عكس السلوك يساوي عكس المخطط

طريقة التحليل هي عبر استخدام CHI-Square الشكل التالي:

- في حال قيمة مستوى الدلالة أصغر من ٠.٠٥ فهذا يدل على علاقة بين المخطط والسلوك.

- مع ارتفاع متوسطات المخططات نلاحظ ارتفاع متوسط السلوك المدروس وبالتالي فإن اتجاه المخطط المؤثر هو ارتفاع والعكس صحيح مع انخفاض متوسط المخطط وارتفاع متوسط السلوك المدروس فإن اتجاه المخطط المؤثر هو انخفاض.

- أدنى متوسط للمخطط هو ١ وأعلىها هو ٥

- أدنى متوسط للسلوك هو ١ وأعلىها هو ٧

جدول رقم (٥): السلوك الأول: تنشيط سلوك نقص الأداء بسبب القلق أثناء القيادة

المخطط	متوسط السلوك	متوسط المخطط	مستوى الدلالة	اتجاه المخطط
الحرمان العاطفي	٤.٥٠	٣.٥٠	٠.٠١	ارتفاع
التخلي أو الهجران	٢.٩	٢.٨٩	٠.٠١٥	ارتفاع
الحذر/ التعدي	٤.٥٠	٣.٠٠	٠.٠٠٣	ارتفاع
الانطواء الاجتماعي	٤.٥٠	٣.٥٠	٠.٠٠٢	ارتفاع
العار	٥.٠٠	٣.٠٠	٠.٠٠٩	ارتفاع
الفشل	٥.٥٠	٣.٠٠	٠.٠١	ارتفاع
التبعية وعدم الكفاءة	٣.٥٠	٢.٥٩	٠.٠٢	ارتفاع
الهشاشة	٢.٥٩	٣.٠٠	٠.٠٣	ارتفاع
العلاقة الاندماجية	٤.٠٠	٣.٠٠	٠.٠٠٥	ارتفاع
الخضوع	٤.٥٠	٢.٥٧	٠.٠١٥	ارتفاع
التضحية بالذات	٣.٠٠	٤.٠٠	٠.٠٢٥	ارتفاع
مراقبة انفعالية مفرطة	٤.٠٠	٤.٠٠	٠.٠٣٥	ارتفاع
المثاليات المفرطة	٣.٠٠	٢.٦٨	٠.٠١٨	ارتفاع
الحقوق المتطلبة	٤.٠٠	٢.٧٤	٠.٠١٩	ارتفاع
نقص التحكم الذاتي	٤.٠٠	٣.٠٠	٠.٠١٦	ارتفاع

جدول رقم (٦): السلوك الثاني: ارتفاع السلوك الحذر/ السلامة المبالغ فيه أثناء القيادة

المخطط	متوسط السلوك	متوسط المخطط	مستوى الدلالة	اتجاه المخطط
الحرمان العاطفي	٤.٥٠	١.٠٠	٠.٠١	انخفاض
التخلي أو الهجران	٣.٥٠	١.٨٩	٠.٠٦	لا تأثير
الحذر/ التعدي	٤.٥٠	١.٠٥	٠.٠٠٣	انخفاض
الانطواء الاجتماعي	٣.٦٠	٢.٠٨	٠.٠٧	لا تأثير
العار	٢.٩٠	٣.٦٠	٠.٠٩	لا تأثير
الفشل	٣.٠٦	٢.٠٩	٠.١	لا تأثير
التبعية وعدم الكفاءة	٤.٥٠	١.٠٨	٠.٠٠١	انخفاض
الهشاشة	٥.٠٠	٢.٧٤	٠.١	لا تأثير
العلاقة الاندماجية	٢.٨٩	٢.٨٩	٠.٠٨	لا تأثير
الخضوع	٣.٠٠	٣.٠٠	٠.٠٧	لا تأثير
التضحية بالذات	٣.٥٠	٣.٥٠	٠.٢	لا تأثير
مراقبة انفعالية مفرطة	٢.٥٧	٢.٥٧	٠.٦٢	لا تأثير
المثاليات المفرطة	٤.٠٠	٤.٠٠	٠.٥١	لا تأثير
الحقوق المتطلبة	٤.٠٠	٤.٠٠	٠.٣٢	لا تأثير
نقص التحكم الذاتي	٢.٦٨	٢.٦٨	٠.٠٩	لا تأثير

جدول رقم (٧): السلوك الثالث: ارتفاع السلوكيات العدوانية أثناء القيادة

المخطط	متوسط السلوك	متوسط المخطط	مستوى الدلالة	اتجاه المخطط
الحرمان العاطفي	٤.٥٠	٢.٥٧	٠.٠١٥	ارتفاع
التخلي أو الهجران	٣.٠٠	٤.٠٠	٠.٠٢٥	ارتفاع
الحذر/ التعدي	٤.٥٠	٣.٠٠	٠.٠٠٣	ارتفاع
الانطواء الاجتماعي	٢.٩٠	٣.٦٠	٠.٦٢	لا تأثير

العار	٣.٠٦	٢.٠٩	٠.٥١	لا تأثير
الفشل	٤.٥٠	١.٠٥	٠.١	لا تأثير
التبعية وعدم الكفاءة	٤.٥٠	٢.٥٧	٠.٠١٥	ارتفاع
الهشاشة	٣.٠٠	٤.٠٠	٠.٠٢٥	ارتفاع
العلاقة الاندماجية	٢.٨٩	٢.٠٨	٠.٠٧	لا تأثير
الخصوع	٣.٠٠	٣.٦٠	٠.١	لا تأثير
التضحية بالذات	٣.٥٠	٢.٥٩	٠.٠٢	ارتفاع
مراقبة انفعالية مفرطة	٥.٠٠	٣.٠٠	٠.٠٠٩	ارتفاع
المثاليات المفرطة	٢.٠٣	٦.٠١	٠.٢	لا تأثير
الحقوق المتطلبة	٣.٠٠	٢.٦٨	٠.٠١٨	ارتفاع
نقص التحكم الذاتي	٤.٠٠	٢.٧٤	٠.٠١٩	ارتفاع

تحليل عام

بينت نتائج اختبار فروض الدراسة صحة الفرضيات، مع العلم أنه لم يكن هناك فروق في المخططات المعرفية اللاتكيفية بين أفراد العينة تبعاً لمتغير العمر، الجنس، المستوى التعليمي، الحالة الاجتماعية او منطقة السكن. وإذا أخذنا بالاعتبار النظريات التي فسّرت السلوكيات أثناء القيادة سواء أكانت التحليلية أم السلوكية أم المعرفية، وقارناها بواقع حال المجتمع اللبناني الذي يعاني أزمات عدّة منها: الحرب الاقتصادية والحرب الباردة وتوتر الوضع الأمني الداخلي، وفي ظل غياب القانون، نرى انه نتيجة ذلك تتسم سلوكيات القيادة بالقلق، التهور والعدوانية.

إنّ الظروف الضاغطة التي يعيشها المجتمع اللبناني يمكن أن تشكّل مستقّعا لتوليد اضطرابات سرعان ما تُلقى وزرها على النفس والجسد. يقول "أريكسون" أن فئة الشباب هي ذروة نمو الإنسان من الناحية البيولوجية وقمة مرحلة العطاء وتحقيق الإستقلال الإقتصادي، وليس من المستغرب في ظل ظروف أمنية، اقتصادية واجتماعية

من فقر وبطالة وهجرة، أن تجعل اللبناني يعيش أزمة صناعة الوجود والمصير. هذه الظروف تؤدي الى الشعور بالضعف وسرعة الغضب والإنفعال، فغياب السلوكيات او الخبرات التي تؤدي إلى التدعيم الإيجابي وبالتالي الى إرساء مخططات معرفية لا تكيفية تولّد قلق وسلوكيات غير متكيفة، هذا ما أثبتته دراستنا من خلال عينة تناولت مجموعة من سائقي السيارات في لبنان، وأثبتت أن انتشار حوادث السير على الطرقات اللبنانية وحصدتها مئات الضحايا بحسب إحصاءات "غرفة التحكّم المروري" ليست فقط وليدة إهمال الدولة للطرق، انما ترتبط أيضاً بالمعاناة النفسية لهذه الفئة، اذ لاحظنا من خلال هذه الدراسة كيف أن جميع المخططات المعرفية اللاتكيفية ارتبطت بالسلوك القلق أثناء القيادة، الذي اعتبره "فرويد" في أساس مختلف الأمراض العصبية، سرعان ما ينتج عنه اضطرابات نفسية أخرى كالهيجان والسلوك الإندفاعي. هنا أتت هذه الدراسة لتؤكد من خلال العينة التي تناولتها والتي ضمت ٢٥٠ سائقاً وسائقة من مختلف المناطق اللبنانية، العلاقة بين المخططات المعرفية اللاتكيفية والسلوك أثناء القيادة (القلق، الحذر/التهور والعنوانية) التي صُنفت من المسببات الأولى للحوادث المرورية والوفيات الناجمة عنها.

إن المخططات المعرفية اللاتكيفية تؤثر بشكل سلبي وتتداخل مع تلبية احتياجات الفرد الأساسية للاتصال والاستقلالية والتعبير عن الذات، وتستمر المخططات بالتطور طوال مرحلة الطفولة والمراهقة والبلوغ، وتكون مستقرة لفترات طويلة، يمكن تنشيطها أو تفعيلها من خلال المواقف والسلوكيات اليومية، وتحديدًا الأحداث التي من المحتمل أن تسبب ضغوطاً عاطفية، ويمكن أن يؤدي تنشيط المخطط إلى تفاعلات مختلفة للغاية مع الآخرين واستجابات التأقلم غير القادرة على التكيف.

يمكن القول بأن السلوك أثناء القيادة هو سلوك مكتسب نابع عن المخططات المعرفية، أي إنّ الأسلوب في القيادة يتأثر في بنوع المخطط غير المتكيف، فمثلاً وجود سلوك عدواني أثناء القيادة المرتبط بمخطط الحرمان العاطفي قد يكون ناتجاً من أنّ هذا السائق يقوم بمثل هذه السلوكيات لسد ثغرة الإهتمام : إن كان من جهة لفت النظر أو تعبير عن الإنخراط في مجموعات تمارس السلوكيات نفسها كي يشعر بالإنتماء، أو ليظهر أنّه غير آبه اذا ما تعرّض لحادث صدم بسبب عدم وجود من يهتم بشعوره في الحياة العملية. هنا يمكن تفسير السلوك

العدواني أو المتهور أثناء القيادة عبر النظرية المعرفية لبيك إذ أوضح دور الثالث المعرفي في الإضطرابات النفسية: الأفكار الأوتوماتيكية، المخططات الأساسية، التشويهاات المعرفية، وأرجع المخططات المعرفية الى التجارب التي يمر بها الفرد، منها ضعف الاستقرار مع الانفصال عن الآخرين، النفور وانعدام الجاذبية، محدودية أو قمع التعبير عن الذات.

أخيراً، توصّلت الدراسة من خلال التقنيات الإحصائية التي استُعملت، إلى إضافة مهمة وهي أن جميع المخططات المعرفية اللاتكيفية من شأنها أن تنشّط سلوك نقص الأداء بسبب القلق أثناء القيادة، وأن ارتفاع السلوك الحذر/ السلامة المبالغ فيه أثناء القيادة يرتبط بانخفاض مستوى مخطط الحرمان العاطفي والحذر/ التعدي والتبعية وعدم الكفاءة، وأن ارتفاع السلوكيات العدوانية أثناء القيادة مرتبطة بارتفاع مستوى المخططات اللاتكيفية التالية الحرمان العاطفي، التخلي أو الهجران، الحذر/ التعدي، التبعية وعدم الكفاءة، الهشاشة، التضحية بالذات، المراقبة الإنفعالية المفرطة، الحقوق المتطلبة ونقص التحكم الذاتي.

نستخلص مما سبق، أنّ المخططات المعرفية تُعدّ من أهم العوامل التي تؤثر في السلوك، لأنه إذا ما وجدت مخططات معرفية لاتكيفية سوف تؤدي الى تشوّه معرفي تؤثر على تفكير الفرد ويدفع به إلى ممارسة سلوكيات خطيرة مع إهمال عوامل السلامة.

لذلك اهتم الباحثون في مجالات علم النفس بدراسة طبيعة العلاقة بين هذه المخططات المعرفية اللاتكيفية وتأثيرها في سلوك الفرد (الإكتناز، الإدمان، اضطرابات الشخصية، السمنة...)، وتعتبر دراستنا هذه إحدى تلك الدراسات التي هدفت إلى معرفة إذا ما كان هناك علاقة بين المخططات المعرفية اللاتكيفية والسلوك لدى سائقي السيارات في لبنان، حيث خلصت نتائجها إلى وجود علاقة إيجابية دالة إحصائياً تربط بينهما، أي إن طبيعة أو نوعية السلوك أثناء القيادة يتحدّد بنوعية المخطط المعرفي اللاتكيفي الذي يحمله السائق.

لقد عمدت هذه الدراسة إلى عرض مختلف وجهات النظر التي تناولت تغيّرات الدراسة، إذ قمنا بالتطرق على أغلب النظريات لما فيه إثراء وإضافة. فقمنا بعرض وجهة نظر المدرسة التحليلية، السلوكية، البيولوجية... وكيف

فسّرت كل مدرسة هذه السلوكيات ومنشأها، وتناولنا في الجانب النظري أهم الخصائص التي تميّز أنواع السائقين، العوامل المؤثرة في سلوكهم والمهارات والصفات المطلوبة في السائق.

بناءً على ما ورد، يمكن السؤال حول إمكانية الاعتماد على نتائج هذه الدراسة في بناء برنامج توعوي ونفسي يهدف إلى إعادة إعمار هذه المخططات المعرفية الالتيكيفية، ما يسهم في تعديل السلوكيات أثناء قيادة السيارات بهدف رفع نسبة السائقين الذين يلتزمون بأسلوب قيادة صحي وبالتالي التقليل من حوادث السير.

المراجع العربية

- بو ظريفة، حمو وآخرون (٢٠١٠). مستوى سلوك الإقدام على المخاطرة لدى السائقين وعلاقته ببعض

الخصائص الشخصية والفردية. الجزائر: جامعة بوزريعة.

- بو قرّة، عواطف (٢٠١٣). التكوين النفسي للسائق وعلاقته بحوادث المرور دراسة استشرافية لدراسة التكوين

النفسي للمتخرج لنيل رخصة السياقة. الملتقى الوطني الأول حول "حوادث المرور بين مستعملي الطريق

وتنظيم المرور، (ص ٩٧-١٠٨).

- الحطاح، زبيدة (٢٠١١). علاقة المخططات المبكرة غير المكيفة والذكاء العاطفي بالفشل الأكاديمي

والرسوب في امتحان البكالوريا. الجزائر: كلية العلوم الإنسانية والاجتماعية، قسم علم النفس، جامعة الجزائر.

- زعابطة، هاجر (٢٠١١). علاقة التفاؤل غير الواقعي بسلوك السياقة الصحي لدى السائقين. الجزائر: كلية

العلوم الإنسانية والاجتماعية والعلوم الإسلامية، جامعة الحاج لخضر.

- السنان، شكري، آخرون (٢٠٠٢). التقرير النهائي لمشروع المخالفات المرورية -أسبابها والحد منها في المنطقة الشرقية من المملكة العربية السعودية. جامعة الملك فهد للبترول والمعادن. المملكة العربية السعودية: اللجنة الوطنية للسلامة المرورية.
- عبد الخالق، أحمد (١٩٨٧). آزار. قلق الموت. سلسلة عالم المعرفة.
- علي، أحمد (٢٠١٥). البنى المعرفية اللاتكيفية وعلاقتها بالاستبصار المعرفي لدى النساء المعنفات في الأردن. الأردن: مجلة الأردنية للعلوم الاجتماعية، المجلد ٨، العدد ٣.
- القريطي، عبد المطلب (٢٠٠١). الصحة النفسية. القاهرة: دار الفكر العربي.
- المصري، نيفين عبد الرحمن (٢٠١١) حكمة طمس حروف وعلاقتها بكيفية كتابة بعض النصوص العربية الحديثة. مجلة دراسات في اللغة العربية، العدد ١٠، ص ١٠٠-١١٠.
- المعجم الوسيط (١٩٩٨). القاهرة: مجمع اللغة العربية.
- النافع، عبد الله، السيف، خالد (١٩٨٨). تحليل الخصائص النفسية والاجتماعية المتعلقة بسلوك قيادة السيارات بالمملكة. السعودية: جامعة الملك سعود بالرياض.
- نايت، غنية (٢٠١٣). سلوكيات السائقين اللاواقائية وعلاقتها بحوادث المرور. الجزائر: كلية العلوم الإنسانية والاجتماعية، جامعة الجزائر.

References

- Alford, B., & Beck, A. (١٩٩٧). *The integrative power of cognitive therapy*. New York: Guilford Press.
- Bailet, J.-M. (٢٠٠٦). *Le volant rend – il fou? Psychologie de l’automobiliste*. paris: L'Archipel.
- Bantuelle, M., & Demeulemeester, R. (٢٠٠٨). *Comportements à risque et santé: agir en milieu scolaire, programmes et stratégies efficaces*. paris: institut national de prévention et d’éducation pour la santé.
- Beck, A. (١٩٦٤). *Thinking and depression II Theory and therapy*. Archives of General Psychiatry.
- Beck, A. (١٩٦٧). *Thinking and depression. II. Theory and therapy*. Archives of General Psychiatry.
- Beck, A., & Clark, D. (١٩٨٨, January). *Anxiety and depression: An information processing* . doi:١٠,١٠٨٠/١٠٦١٥٨٠٨٨٠٨٢٤٨٢١٨
- Beck, A., Emery, G., & Greenberg, R. (٢٠٠٥). *Anxiety Disorders and Phobias: A Cognitive Perspective*. New York: Basic Books.
- Beck, A., Freeman, A., Davis, D., & others. (١٩٩٠). *Cognitive Therapy of Personality Disorders*. New York: Guilford Press.
- Blanchard, E. B., & Hickling, E. J. (٢٠٠٤). *After the crash: Psychological assessment and treatment of survivors of motor vehicle accidents*. 2nd ed. Washington DC: American Psychological Association.

- Bloch, H., Chemama, R., Dépret, E., & others. (١٩٩٩). *Grand dictionnaire de la psychologie*. paris: Larrousse.
- Brian, A. (١٩٩٠). *Age differences in risky driving*. Oxford Journals Medicine Health Education Research.
- Chambon, o., & Marie-Cardine, M. (١٩٩٤). *Psychothérapie cognitive des psychoses chroniques*. Paris: Editions Masson.
- Clapp, J., Olsen, S., Beck, G., Palyo, S., Grant, D., Gudmundsdottir, B., & Marques, L. (٢٠١١, January). *The Driving Behavior Survey: Scale construction and validation*. doi:١٠,١٠١٦/j.janxdis.٢٠١٠,٠٨,٠٠٨
- Clark, D., Beck, A., & Alford, B. (١٩٩٩). *Scientific foundations of cognitive theory and therapy of depression*. New York: Wiley.
- Cowan, G., Pines, D., & Meltzer, D. (١٩٩٩). *Complexity: Metaphors, Models, and Reality*. Boulder: Westview Press.
- Deffenbacher, J., Lynch, R., Filetti, L., Dahlen, E., & Oetting, E. (٢٠٠٣, march). *Anger, aggression, risky behavior, and crash-related outcomes in three groups of drivers*. *Behaviour Research and Therapy*. doi:١٠,١٠١٦/s٠٠٠٥-٧٩٦٧(٠٢)٠٠٠١٤-١
- Rafaeli , E., P. Bernstein, D., & Young, J. (٢٠١١). *Schema Therapy Distinctive Features*. New York: Routledge.
- Rakotonirainy, A. (٢٠٠٥). Design of Context-aware Systems for vehicles using complex system paradigms, Centre For Accident Research and Road Safety. In B. C. Tijus (Ed.), *Workshop on Safety and Context* (p. ٩). Paris: CEUR-WS.org. Retrieved from <http://ceur-ws.org/Vol-١٥٨/٥.pdf>

- Schweitzer, B. (٢٠٠٢). *Psychologie de la Santé. Modèles, concepts, méthodes*. Paris: Dunod.
- Tiberghien, G. (١٩٩٧). *La mémoire oubliée*. Paris: Mardaga .
- VandenBos, G. R. (٢٠١٥). *APA Dictionary of Psychology (2nd ed.)*. Washington, DC: American Psychological Association.
- Young, J., Klosko, J., & Weishaar, M. (٢٠٠٣). *Schema therapy: A practitioner's guide*. New York: Guilford Press.
- Yurica, C. (٢٠٠٢). *Inventory of Cognitive Distortions: Validation of a psychometric test for the measurement of cognitive distortions*. Philadelphia : Philadelphia College of Osteopathic Medicine.